



1

Geld im Fluss

Die Neckarbauprojekte Herzog Friedrichs I. von Württemberg

Infrastrukturprojekte kosten Geld, viel Geld sogar. Das gilt für die Vormoderne genauso wie für die heutige Zeit. Eines der aufwendigsten und kostspieligsten Infrastrukturprojekte der Frühen Neuzeit war die beabsichtigte Schiffbarmachung des Neckars. Vor seiner Kanalisierung im 19. und 20. Jahrhundert war der Neckar mit größeren Schiffen lediglich zwischen Heilbronn und seiner Mündung in den Rhein befahrbar. In seinem Mittellauf schränkten naturräumliche Gegebenheiten wie menschengemachte Hindernisse den Verkehr stark ein. Besonders die zahlreichen Staustufen zum Betrieb von Wassermühlen und zum Fischfang standen der Schifffahrt im Wege.

An der Wende zum 17. Jahrhundert machten sich Herzog Friedrich I. von Württemberg

(reg. 1593–1608) und sein Baumeister Heinrich Schickhardt (1558–1635) – der *schwäbische Leonardo* – daran, den Neckar zwischen Bad Cannstatt und Heilbronn befahrbar zu machen (Abb. 1). Friedrich war nicht der erste Herzog, der diesen Versuch unternahm. Doch gingen seine Pläne am weitesten. Durch die Schiffbarmachung sollte den vom Rhein kommenden Handelsschiffen die freie Fahrt ins Kernland des Herzogtums ermöglicht werden. Gleichzeitig war dem Herzog daran gelegen, württembergische Güter leichter ausführen zu können. Und nicht zuletzt spielten auch die Einnahmen aus den lukrativen Zöllen eine wichtige Rolle bei den Überlegungen.

Herzog Friedrich lud mehrere renommierte Wasserbauexperten, hauptsächlich aus den

1 Einer von Heinrich Schickhardts Plänen des Neckarlaufs zwischen Bad Cannstatt und Heilbronn mit einem Vorschlag zur Umgehung der Heilbronner Neckarsperre, um 1598.

Vorlage: LABW, HStAS N 220 T 23

